

ELEKTROSCOOTER & ELEKTROSCOOTER-SHARING

Informationsblatt für Kommunen



HERAUSGEBER



Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Dortmund | Bremen | Karlsruhe
Hauptsitz: Gutenbergstr. 34 | 44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0
Fax: 0231/589696-18

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Durchführung und Ansprechpartner:
M. Sc. Dennis Stocksmeier, Projektmanager Digitalisierung
Tel.: 0231/589696-25
Mail: stocksmeier@planersocietaet.de

Dr.-Ing. Michael Frehn, Geschäftsführer
Tel.: 0231/589696-10
Mail: frehn@planersocietaet.de

Stand der Bearbeitung: April 2019

Alle nicht anders gekennzeichneten Abbildungen stammen von VOI Technology AB

Abb.1: Zusatzzeichen Elektrokleinstfahrzeuge frei, S.4

Quelle: *BMVI 2018, S.9*



E-SCOOTER: WAS IST DAS?

„Die neue Art der Fortbewegung“ oder „abgefahren wie der Roller, urban wie die Stadt“. So oder so ähnlich bewerben die Hersteller von E-Scootern ihre Produkte. In vielen europäischen Städten gehören sie schon zum Stadtbild und auch in Deutschland werden sie bald kommen.

Bei E-Scootern handelt es sich um Tretroller oder City-Roller mit elektrischer Unterstützung. Etwas sperrig werden diese E-Scooter, aber auch Hoverboards oder Monowheels, in Fachkreisen auch als Personal Light Electric Vehicle (PLEV) oder Elektrokleinstfahrzeuge bezeichnet. Vor Ort entstehen keine Emissionen, weder Lärm noch Abgase.

Die E-Scooter erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Sie bieten Fahrspaß und

dienen dazu, auch längere Strecken zurückzulegen. Sie lassen sich zusammenklappen als auch einpacken und gut mit dem ÖPNV verknüpfen. Damit sind E-Scooter ein Fortbewegungsmittel für die letzte Meile und insbesondere in Städten eine schnellere Alternative zum zu Fuß gehen, teilweise sogar zum Radfahren.

Städte können mit den E-Scootern um ein weiteres Element der Multimodalität und der Nahmobilität erweitert werden.

Doch neben den Chancen gilt es für die Kommunen auch darum, mögliche Risiken zu beachten. Die Planersocietät hat daher diese Informationsbroschüre für Kommunen zusammengestellt, um über notwendige Leitplanken zu informieren.





RECHTLICHER HINTERGRUND IN DEUTSCHLAND

(Stand: April 2019)



Derzeit (April 2019) ist in Deutschland das Fahren von E-Scootern im Straßenverkehr noch illegal, ebenso wie die Nutzung von Hoover-Boards oder Longboards mit E-Antrieb. Sie alle gelten in Deutschland als Elektrokraftfahrzeuge und damit als Kraftfahrzeuge, sind jedoch als solche, anders als beispielsweise in Frankreich und Österreich, bisher nicht zulassungsfähig.

Dies soll sich allerdings noch in diesem Jahr ändern. In der Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung (eKFV) wurden Regeln aufgestellt, die eine Zulassung von Elektrokraftfahrzeugen ermöglichen. Die eKFV liegt derzeit als Referentenentwurf vor und soll voraussichtlich bis Mitte 2019 verabschiedet sein.

Bisher sieht der Referentenentwurf folgendes vor: Um zulassungsfähig zu sein müssen Elektrokraftfahrzeuge und damit auch E-Scooter eine Reihe von Voraussetzungen erfüllen. So darf der

E-Scooter eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h aufweisen. Darüber hinaus muss das Fahrzeug

- eine gültige Versicherungsplakette führen,
- über zwei voneinander unabhängige Bremsen verfügen, die einen genau definierten Mindestverzögerungswert erreichen (voraussichtlich § 4),
- mit einer Beleuchtungsanlage ausgestattet sein sowie
- über eine Klingel o.ä. verfügen.

Abweichend vom ersten Referentenentwurf soll jede Person berechtigt sein einen E-Scooter bis 20 km/h zu führen, die das 14. Lebensjahr vollendet hat. Eine Fahrerlaubnis ist somit nicht erforderlich.

Zum Fahren dürfen innerhalb geschlossener Ortschaften nur baulich angelegte Radwege und Fahrradstraßen genutzt werden. Sind diese nicht vorhanden, ist die Fahrbahn zu benutzen. Außerhalb

geschlossener Ortschaften sind baulich angelegte Radwege oder Seitenstreifen, bei nicht Vorhandensein die Fahrbahn zu nutzen. Darüber hinaus soll zukünftig die Möglichkeit bestehen, bestimmte Verkehrsflächen gesondert freizugeben.

Es ist keine Helmpflicht vorgesehen. Allerdings führt die Notwendigkeit der Versicherungsplakette auch dazu, dass E-Scooter (bisher) nicht im ÖPNV mitgeführt werden dürfen.

RECHTLICHE MÖGLICHKEITEN FÜR KOMMUNEN

Ähnlich zur Causa-Bikesharing haben die Kommunen bisher und auch nach Inkrafttreten der eKFV keine rechtliche Handhabe, um das Aufstellen von E-Scootern im öffentlichen Straßenraum zu unterbinden. Aufgrund der Tatsache, dass diese nicht als geparkt gelten, sondern wie Fahrräder abgestellt werden dürfen, gilt, dies im rechtlichen Sinn als Gemeingebrauch.



E-SCOOTER SHARING

In den USA und auch in mehreren europäischen Ländern hat sich bereits ein neuer Trend entwickelt – E-Scooter Sharing. Ähnlich dem nicht stationsgebundenen Bikesharing werden an vielen Stellen der Stadt E-Scooter aufgestellt, die ebenso an jeder Stelle der Stadt wieder „zurückgegeben“ werden können. Der Ausleihvorgang ist dabei denkbar einfach: besitzt man die nötige App des Verleihers, braucht man nur den auf dem Roller befindlichen QR-Code zu scannen und schon kann es losgehen. Die Preisgestaltung ist dabei bisher bei allen Anbietern gleich. Man zahlt eine Grundgebühr pro Entsperrvorgang und anschließend pro laufende Minute bis zu dem Zeitpunkt, an dem man sich wieder aus dem System ausloggt (per QR-Code Scan).

„Aufspringen und in der Stadt hinfahren wohin man will – alles frei von Emissionen“ (VOI Technology)

Dies scheint in vielen Städten den Nerv der Nutzenden zu treffen. Allein die Nutzenden des größten europäischen Verlei-

hers VOI aus Schweden haben seit der Gründung im Sommer 2018 mehr als 300.000 Fahrten absolviert. Bereits eingeführt sind E-Scooter unter anderem in Stockholm, Göteborg, Wien und Lissabon.

ANBIETER STEHEN IN DEN STARTLÖCHERN

In Europa fallen derzeit vor allem drei Anbieter am Markt auf: die beiden US-Unternehmen Lime und Bird sowie der europäische Anbieter VOI Technology. Dabei gehen die erstgenannten Unternehmen deutlich aggressiver in den Markt als ihr europäisches Pendant.

MÖGLICHE PROBLEME BEI DER ERSTEINFÜHRUNG

Die US-Unternehmen gehen mit vielen Fahrzeugen und großflächig in Städte hinein und erproben damit unter Realbedingungen den möglichen (kurzfristigen) Erfolg. Bleibt dieser aus, werden die Fahrzeuge ganz oder teilweise wieder abgezogen. Dabei stellt sich neben dem

Problem von Konfliktsituationen in der Nutzung (E-Scooter vs. Zu Fuß Gehende, E-Scooter vs. Fahrrad etc.) vor allem das Problem der fehlenden Akzeptanz in der Bevölkerung, hervorgerufen u. a. durch:

- Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern
- Nicht ordnungsgemäß abgestellte Roller
- Fehlende Aufklärung bzw. Bekanntheit von System und Nutzen

So ergeben sich ähnliche Problemfelder wie bei vielen Bikesharing-Systemen. Im Gegensatz zu seinen US-amerikanischen Konkurrenten setzt der europäische Anbieter VOI verstärkt auf einen partnerschaftlichen Markteintritt und agiert in enger Abstimmung mit den Kommunen. Konkrete Partnerschaften bieten sich auch mit Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und Unternehmen an.

WAS SOLLTEN KOMMUNEN BEACHTEN?

E-Scooter bieten große Chancen für die Nahmobilitätsförderung sowie für eine neue mobile Vielfalt in den urbanen Zentren. Damit diese Chancen auch genutzt werden können, sind wichtige Fragen frühzeitig zu klären. So sind die Einbindung in eine Mobilitätsstrategie, das Ausloten von Kooperationen von E-Scooter-Anbieter mit ÖV-Unternehmen sowie ein möglichst breites und flächendeckendes Marktgebiet wichtig.

E-Scooter werden schon bald auf den deutschen Markt kommen, daher sollten schon jetzt von den Kommunen Leitplanken und Steuerungsansätze gesetzt werden.



**Brauchen Sie weitere Informationen?
Sprechen Sie uns an!**

**Weitere Informationen, Beratungstermine
oder Inhouse-Seminare unter:**

www.planersocietaet.de